Die neueren Ansichten über die Bedeutung der Binnenwasserstraßen gegenüber der Eisenbahn

Dissertation

zur Erlangung der Würde
eines Doktors der Staatswissenschaften (rer. pol.)
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Breslau

vorgelegt von
Diplom-Volkswirt
Ernst Weiß.

Druck: Süddeutsche Geschäftsbücher-Fabrik Hermann Grünbaum
Frankfurt am Main.

1929.

Gedruckt mit Genehmigung
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau
Berichterstatter: Prof. Dr. Hesse

Meinen geliebten Eltern gewidmet!

Breslau 1928

Inhalts-Angabe.

I.

Die Ansichten über die Bedeutung der Binnenwasserstraßen gegenüber der Eisenbahn in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart.

Die Bedeutung, welche die Binnenschiffahrt vor dem Auftauchen der ersten Eisenbahnen hatte, wurde durch das rasche Aufblühen des neuen Verkehrsmittels stark geschmälert. Selbst das anfängliche Mißtrauen gegen die Eisenbahn konnte ihren Aufschwung nicht hemmen und es schien nur eine Frage der Zeit, bis das gesamte Transportwesen auf dem Lande durch die Eisenbahn gewissermaßen monopolisiert sein würde.

Dazu kam, daß die Eisenbahn den Kampf gegen die Binnenwasserstraßen vom ersten Tage an mit den schärfsten Mitteln führte und besonders in England und Amerika hat eine skrupellose Privatbahnpolitik die Kanäle planmäßig zugrunde gerichtet, indem die Eisenbahnen einen Teil des Kanalnetzes aufkauften und den Verkehr auf ihm lahmlegten, um sich der unliebsamen Konkurrenz zu entledigen.

So war also kurz nach dem Auftauchen der Eisenbahnen die Binnenschiffahrt stark aus ihrer Vormachtstellung verdrängt worden und es mehrten sich die Stimmen, die ihr einen baldigen wirtschaftlichen Tod voraussagten.

Erst ca. 20—30 Jahre nach dem ersten Ausbau der Eisenbahnen erkannte man allgemein die Bedeutung der Binnenschiffahrt und um die 70 er Jahre begann die Binnenschiffahrt auch ihrerseits den Kampf um die Vormachtstellung gegen die Eisenbahnen voll aufzunehmen.

Der Beginn dieses Kampfes ist in erster Linie auf das Wirken eines Mannes zurückzuführen, der als erster für die stark darniederliegende Binnenschiffahrt eintrat und auch bald für einen allgemeinen Stimmungsumschwung zu Gunsten der älteren Verkehrsmittel sorgte. Friedrich Harkort gründete im Jahre 1869 den „Zentralverein zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt“, der es sich im wesentlichen zur Aufgabe machte, die Inter-

essen der deutschen Binnenschiffahrt zu vertreten und die Erkenntnis ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und Notwendigkeit zu verbreiten. Der Verein besteht heute noch unter dem Namen „Zentralverein für Binnenschiffahrt“.

Besonders auf das eifrige Wirken dieser Vereinigung und ihres Gründers ist der Umschwung der öffentlichen Meinung zugunsten der Binnenschiffahrt zurückzuführen, es trat jedoch eine Reihe von wichtigen Momenten hinzu, die diesen Umschwung stark beeinflußten. Vor Allem sind hier die technischen Fortschritte in dem Bau von Verkehrsmitteln und Wegen zu nennen. Durch die Erfindung der Kammerschleuse, durch die Verbesserung der Schiffshebewerke, durch Stauanlagen, Talsperren usw. konnten Schwierigkeiten, welche durch die geographische Lage verursacht waren, größtenteils umgangen werden; dazu kamen die Fortschritte im Schiffsbau selbst, die die Verwendung von Eisen, die Vergrößerung der Schiffe, die Einführung der mechanischen Kraft mit sich brachten.

In Amerika glaubte man besonders in dem Bau von Kanälen das beste Kampfmittel gegen die unerträgliche Herrschaft der Eisenbahnkönige und ihre skrupellose Tarifpolitik gefunden zu haben.

Das Wesentliche jedoch war, daß es den Bemühungen des oben genannten Vereins gelang, die Regierungen für seine Projekte zu interessieren und günstig zu stimmen. Infolgedessen setzte bald eine sichtliche Förderung des Wasserstraßenbaus und der Binnenschiffahrt durch den Staat ein und besonders Bayern und Preußen standen den Plänen der Binnenschiffahrtsinteressenten freundlich gegenüber.

Dieser ganze Stimmungsumschwung zugunsten der Binnenschiffahrt konnte jedoch an dem Verhalten der Eisenbahn ihrem schärfsten Gegner gegenüber nichts ändern. Mit allen Mitteln verteidigte die Eisenbahn ihre Herrschaft im Transportwesen.

Es gab aber auch manche Stimmen, die zu einer Arbeitsteilung zwischen diesen beiden Verkehrsinstrumenten mahnten und hierin das beste Mittel sahen, um diesen Konkurrenzkampf zu beseitigen. Einige Versuche einer solchen Arbeitsteilung wurden auch durchgeführt und bewiesen durchaus die Möglichkeit, so z. B. zwischen der Badischen Eisenbahnverwaltung und der Mainz-Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft. Von einer allgemeinen Einigung der Gegner war jedoch nicht die Rede: man sah in dem Anderen nicht den Helfer, sondern der wirtschaftlichen Feind .

Der Aufschwung der Binnenschiffahrt wurde weiter begünstigt dadurch, daß allmählich auf den natürlichen Wasserstraßen die völlige Abgabenfreiheit eingeführt wurde.

Das Jahr 1905 bedeutet insofern einen Markstein in der Geschichte der Binnenschiffahrt als in diesem Jahre die Reichsregie-

rung aus ihrer Reserve einer bloßen Begünstigung der Binnenschiffahrtspläne und der freundlichen Stellung zu dem Problem herausging und die Förderung der Pläne durch das Gesetz vom 1. April 1905 betr. Herstellung und Ausbau der Wasserstraßen in die Hand nahm, dem im Jahre 1911 das Gesetz über den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und der Erhebung von Schiffahrtsabgaben folgte.

Von zahlreichen Seiten wurde also der durch die Eisenbahn gefährdeten Binnenschiffahrt Unterstützung zuteil, und so nimmt es denn kaum Wunder, daß im letzten Jahre vor dem Kriege 1913, dank dieser Unterstützung und Förderung und dank des Aufschwunges der deutschen Wirtschaft die Gesamtleistung der deutschen Binnenschiffahrt 21,5 Milliarden Tonnenkilometer gegen 63 Milliarden Tonnenkilometer Gesamtleistung der Eisenbahn betrug, wobei das zeitweilige Stilliegen der Binnenschiffahrt berücksichtigt werden muß.

Während in den ersten beiden Kriegsjahren die Binnenschiffahrt wenig zu Transporten herangezogen, zum Teil völlig lahmgelegt wurde, trat 1916 in dieser Beziehung ein starker Umschwung ein, sodaß man sagen kann, daß der Weltkrieg die Bedeutung der Binnenschiffahrt gegenüber den Eisenbahnen um ein Vieles gesteigert hat.

Die Binnenschiffahrt wurde 1916 planmäßig in das militärische und kriegswirtschaftliche Transportwesen eingegliedert. Diese militärische Organisation bezweckte und erreichte eine Entlastung der Eisenbahn durch Zuführung der Gütermassen auf die Binnenschiffahrt. Dank dieser Organisation konnte die Binnenschiffahrt, als nach dem Waffenstillstand die Eisenbahn zusammenzubrechen drohte, helfend einspringen, sodaß eine allgemeine Transportkrise vermieden wurde.

Die Langsamkeit, mit der sich unter dem Drucke der ungünstigen außenpolitischen Verhältnisse und der damit verbundenen Beunruhigung im Innern der Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft vollzog, kommt in den Zahlen des Nachkriegsverkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen zum Ausdruck. Wie sehr die Binnenschiffahrt unter den Folgen des Krieges zu leiden hatte, zeigen die Angaben von 1922, die kaum mehr als die Hälfte des Vorkriegsverkehrs aufweisen. Ganz trostlos sah es in dieser Beziehung im Osten aus, während der Westen durch die Reparationslieferungen ja noch einen gewissen Vorteil aufzuweisen hatte, der allerdings durch den im Jahre 1923 erfolgten Ruhreinbruch wieder stark geschmälert wurde.

Der Kampf Eisenbahn gegen Binnenschiffahrt, der in der schwersten Zeit Deutschlands geschwiegen hatte, lebte bald wieder

auf und infolge des Wettbewerbs der Eisenbahn, deren Tariferhöhungen der immer schneller fortschreitenden Markentwertung langsamer folgten als die der Binnenschiffahrt, da hier die Preise ja im freien Wettbewerb gebildet werden, wandten sich viele Gütersendungen, die sonst der Binnenschiffahrt zufielen, den Eisenbahnen zu.

Durch die Umgestaltung der Eisenbahn wurde an dem Kampf der Eisenbahn gegen die Binnenschiffahrt nicht nur nichts geändert, im Gegenteil, der Kampf lebte stärker als je auf und es wird die Aufgabe des Nachstehenden sein, zu zeigen, wie die Ansichten über die Bedeutung der Binnenwasserstraßen gegenüber der Eisenbahn aus dem Munde ihrer Gegner und Freunde lauten.

II.

Die neueren Ansichten über die Bedeutung der Binnenwasserstraßen gegenüber der Eisenbahn.

Aus der vorstehenden kurzen geschichtlichen Darstellung geht hervor, daß dort, wo es sich um die Beurteilung der Binnenschiffahrt gegenüber der Eisenbahn handelt, immer zwei Parteien gegenüber stehen, die das von ihnen begünstigte Verkehrsmittel mit allen Argumenten, die ihnen zur Verfügung stehen, verteidigen und wiederum aufs Schärfste gegen ihre Gegner vorgehen.

So standen sich also stets die Eisenbahn und die Binnenschiffahrt gegenüber und die Ereignisse der neueren Zeit haben in die Schärfe des Kampfes kaum etwas Milderndes gebracht. Die deutsche Reichsbahn ist heute, mag dies auch hie und da von ihren Vertretern abgelehnt werden, eine in erster Linie nach kaufmännischen Gesichtspunkten betriebene Erwerbsgesellschaft; sie muß Ueberschüsse erzielen, die notwendig sind zur Abzahlung unserer Kriegsschulden. Die unausbleibliche Folge ist die, daß die Reichsbahn versuchen muß, möglichst den gesamten Verkehr in ihre Hand zu bekommen und jeden Konkurrenten, der ihr gefährlich werden könnte, auszuschalten.

Hatte es sich ursprünglich im Streit zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn nur um wenige Streitpunkte gehandelt, die im Wesentlichen das Problem der Kosten und der betrieblichen Leistungsfähigkeit berührten, so hatte sich durch die Ereignisse der neuesten Zeit, den Weltkrieg und seine Folgen, eine Reihe von neuen Gegensätzen ergeben.

Ebenso wurden durch die technischen Fortschritte der Gegenwart die Argumente, welche bei den einzelnen strittigen Punkten bisher vorgebracht worden waren, oftmals völlig umgestoßen.

War aber erst in einzelnen wichtigen Punkten eine Umgestaltung eingetreten, so mußte sich bald das Gesamtbild der Gegenüberstellung beider Verkehrsmittel verschieben.

A. 1.

Betriebliche Leistungsfähigkeit.

Es wird nun festzustellen sein, in welcher Weise sich die Ansichten über die Bedeutung der Binnenwasserstraßen gegenüber der Eisenbahn zunächst in speziellen Fragen der betrieblichen Leistungsfähigkeit geändert haben.

a.

Zuerst soll auf die reine Befördungsleistung eingegangen werden.

Der Anteil der Binnenschiffahrt am Verkehr und die besondere Rolle, die ihr im Verkehrssystem zugewiesen war, beruhte im Wesentlichen auf den beiden Hauptvorteilen der Binnenschiffahrt gegenüber der Eisenbahn, nämlich der fast 5 fachen Zugkraft auf dem Wasser und dem außerordentlich günstigen Verhältnis zwischen Nutzlast und toter Last. Diese beiden Momente bestimmten zusammen mit dem größeren Fassungsvermögen der Transportgefäße der Wasserstraßen den Charakter der Binnenschiffahrt als Massen-Güterverkehrsmittel.

Im Jahre 1905 beförderte die Rheinschiffahrt allein nach und von 20 Häfen der preußischen Strecke 23 440 933 t, während die 4049 km der bayrischen Staatsbahnen im Ein-, Ausfuhr- und inneren Verkehr nur 19 380 311 t zu bewältigen hatten. Der hauptsächlichste Nachteil der Wasserstraßen — die geringe Schnelligkeit — bestimmte aber auch gleichzeitig die Tauglichkeit der Binnenschiffahrt nur als Verkehrsmittel für lange Strecken, auf denen es dann aber auch, wie die Wasserstraßenfreunde sagen, der Eisenbahn bei weitem überlegen sei. „Sie ist das spezielle Verkehrsmittel auf weite Entfernungen, hierin liegt ihre besondere Leistungsfähigkeit und wirtschaftliche Eigenart.“[1]) Erst auf weite Strecken ergibt sich für die Binnenschiffahrt ein günstiges Verhältnis zwischen der Zeit des Stilliegens (Nacht, Schleusen, Umladen) und der Fortbewegung. Lediglich durch diese werden Einnahmen erzielt, während beim Stilliegen die Ausgaben die gleichen bleiben.

Selbst von Seiten der Anhänger der Binnenschiffahrt wurde

[1]) Handw. d. Staatsw. 3. Aufl. 1909.

von jeher eine Ueberlegenheit der Eisenbahn über die Wasserstraße auf kürzeren Strecken zugegeben. Die technischen Fortschritte der Neuzeit haben aber den Eisenbahnfreunden Grund gegeben, die Ueberlegenheit der Binnenschiffahrt auch auf längeren und längsten Strecken stark in Zweifel zu ziehen. Es bestand zwar keine Möglichkeit, an dem physikalischen Grundgesetz von der stärkeren Zugkraft auf dem Wasser zu rütteln, trotzdem sich durch die Fortschritte der Technik auch dieses Verhältnis zugunsten der Eisenbahn geändert hat, wohl aber sind in Bezug auf das Fassungsvermögen der Transportgefäße und das Verhältnis von Nutzlast zur toten Last immerhin wesentliche Aenderungen eingetreten, die in Verbindung mit den hervorragendsten Vorteilen der Eisenbahn, besonders der Schnelligkeit und Pünktlichkeit, eine Verschiebung der Ansichten zugunsten dieses Verkehrsmittels zur Folge hatten.

Kurs [2]) gibt noch das Verhältnis 1909 von Nutzlast zur toten Last: Bei der Binnenschiffahrt mit 1000 kg Nutzlast: 290 kg toter Last bei der Eisenbahn mit 1000 kg Nutzlast: 550 kg toter Last. In der neueren Zeit sind im Kohlenverkehr an Stelle der bisher üblichen 10—15-Tonnenwagen solche von überwiegend 20 t — auf einigen Strecken sogar 50—60 t (Oberschlesien—Berlin) getreten, sodaß auch der Anteil der toten Last, den Peters noch 1924 mit 21 % für die Binnenschiffahrt und 50—60 % für die Eisenbahn angibt [3]) längst überholt ist und sich das Verhältnis sehr zugunsten der letzteren geändert hat. Die Denkschrift der Reichsbahn [4])teilt eine Zunahme des mittleren Ladegewichtes um 11½ %, der mittleren Nettolast um rund ein Fünftel seit 1913 mit. Die neuesten Konstruktionen haben ein Eigengewicht von 20 t und eine Nutzlast von 60 t.

Durch Einführung der Knorrbremse ist ferner die Möglichkeit vorhanden, die Geschwindigkeit der Güterzüge bis auf 40 km pro Stunde zu erhöhen. Durch die erwähnte Vergrößerung der Transportgefäße und durch die Ausgestaltung der Zugmittel ist die Belastungsmöglichkeit der Güterzüge von 750 t im Jahre 1913 auf ca. 1000 bis 1200 t, also um ca. 50—75 % gestiegen.

Diese Momente haben einem der wichtigsten Beweisgründe für die Notwendigkeit und Ueberlegenheit der Binnenschiffahrt gegenüber der Eisenbahn auf langen Strecken einen argen Stoß versetzt. So wird die Höchstleistung des Mittellandkanals auf ca. 15 Millionen t geschätzt; eine zweigleisige Güterbahn leistet auf der gleichen Strecke mit 20 t Wagen das Vierfache, nämlich 60 Millionen t, mit 50 t Wagen 140 Millionen t mit 120 t Wagen, wie sie in Amerika schon im Gebrauch sind 200 Millionen. Betrachtet man, daß der

---

[2]) Hdw d. Staatsw. 4. Aufl. 1924.

[3]) Reichsbahn und Wasserstraßen Jan. 1927.

Gesamtgüterverkehr Deutschlands im Jahre 1926 im Ganzen 428 Millionen t betrug, so wird man ermessen können, wie die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn für Massengütertransporte gestiegen ist.

Ein ähnliches Ergebnis erhält man bei der Prüfung des Hansa-Kanal-Projektes. Dieser soll nach den Schätzungen ca. 12 Millionen t in beiden Richtungen erreichen. Bei einer Leistungsfähigkeit der Güterzüge von 1000 t ergeben sich 12 000 Züge, bei 300 Arbeitstagen 40 Züge täglich. „Das ist noch nicht die Hälfte der Leistungsfähigkeit einer guten zweigleisigen Eisenbahn."

Einen anderen Vorteil, den die Freunde der Binnenschiffahrt stets angeführt haben, hat ebenfalls der Fortschritt der Technik außer Gefecht gesetzt. Bisher bestand die Meinung, daß das Be- und Entladen bei den Schiffen ungleich schneller mit weniger Vorkehrungen vor sich ginge. Die neuen Großraumwagen der Reichsbahn sind jedoch mit Selbstentladevorrichtungen versehen, die es ermöglichen, einen ganzen Zug binnen weniger Minuten zu entladen. Lediglich beim Entladen in ein Seeschiff sind die Binnenschiffe ohne weiteres im Vorteil.

Hat die Binnenschiffahrt einerseits den Vorzug, besonders für die Massenbeförderung geeignet zu sein, so hängt ihr gleichzeitig der Nachteil an, daß sie für den Kleinverkehr ungeeignet ist. Da die Größe der zu transportierenden Güter eine sehr verschiedene ist, so ergibt sich auch die Forderung nach einer großen Anpassungsfähigkeit an die Transportmassen. Dieser Forderung kann die Binnenschiffahrt nicht genügen, die Eisenbahn dagegen ist in der Lage, da sie über kleinste Transportgefäße verfügt — die sie aber jederzeit zu den größten zusammensetzen kann — auch den Kleinverkehr zu berücksichtigen.

Betrachtet man diese Wandlungen, die der Fortschritt der Technik mit sich gebracht hat, so wird man sich nicht wenig wundern, wenn man einen Blick in die statistischen Angaben wirft. Der Gesamtverkehr der deutschen Stromgebiete betrug

1913:	97,2	Millionen t
1925:	86,2	Millionen t
1926:	102,3	Millionen t [5])
1927:	111,3	Millionen t
1928:	107	Millionen t
1929:	110	Millionen t

also eine ungeheure Steigerung des Güterverkehrs innerhalb der 3 Jahre 1925—1927, trotzdem sich das Wasserstraßennetz in dieser Zeit kaum wesentlich vermehrt hat.

---

[5]) Wirtschaft und Statistik 1925; 26, 27, 28, 29, 30.

Hierbei muß jedoch notwendigerweise betont werden, daß sich die Verkehrssteigerung auf den Kanälen und Flüssen zu einem Teil auf die Tatsache der Internationalisierung der großen deutschen Ströme zurückführen läßt. Besonders auf dem Rhein haben die Franzosen, Belgier und Holländer durch ihre rege Verkehrsbeteiligung zu einem Aufschwung des Binnenschiffahrtsbetriebes erheblich beigetragen. Man muß hier selbstredend von der volkswirtschaftlichen Seite absehen; auf diese wird weiter unten noch eingegangen werden.

Die absolute, unbedingt gewaltige Steigerung kann jedoch weder durch die betriebliche Leistungsfähigkeit, noch durch die Internationalisierung allein erklärt werden. Auch die Tatsache, daß bei den oben genannten Frequenzzahlen, die Reparationsleistungen an die Westmächte, die im großen Maße durch die westlichen Wasserstraßen — besonders den Rhein — geleitet wurden, eine sehr große Rolle spielen, ganz besonders aber 1926 der Einfluß des englischen Bergarbeiterstreiks zu spüren ist, kann den Aufschwung und den großen Verkehrsanteil der Binnenschiffahrt nicht restlos erklären. Es wird im Nachfolgenden also notwendig sein, des Rätsels Lösung auf einem anderen Gebiet, nämlich der Preisgestaltung zu suchen, da diese ja in erster Linie das nach außen hin besonders in Erscheinung tretende vergleichsfähige Merkmal der Verkehrsmittel ist.

b.

Billigkeit und Rentabilität.

Die Frage der Billigkeit des Transportes muß aber insofern mit äußerster Vorsicht behandelt werden, da hier streng zwischen den beiden Arten von Wasserstraßen, natürliche und künstliche unterschieden werden muß.

Die Gegner der Wasserstraßen gehen davon aus, daß man bei der Berechnung der Frachtkosten die Selbstkosten zugrunde legen müsse. Prüft man in dieser Beziehung die natürlichen Wasserstraßen, so ergibt sich eine bedeutende Ueberlegenheit dieser. Irgendwelche Kosten für den Bau der Fahrstraßen entstehen nicht, die notwendigen Regulierungen der Ströme sind zum geringsten Teile für die Binnenschiffahrt gemacht worden und werden für diese gemacht, sondern hier sprechen vor allem rein wasserwirtschaftliche Gründe mit, die den besonderen Schutz und die Sicherheit vor Hochwasser, Versumpfung usw. bezwecken. Aus diesem Grunde ist auch der Anteil der Binnenschiffahrt an diesen Regulierungskosten kaum sicher festzustellen; er spielt aber auch so nur eine geringe Rolle im Vergleich zu den Kosten der Eisenbahn.

Die Abgaben, die auf den natürlichen Wasserstraßen erhoben werden, dienen nur für Einrichtungen zur Erleichterung des Verkehrs und bewegen sich deshalb in engen Grenzen.

Wesentlich ist auch bei dem Problem der Billigkeit die Tatsache, daß die Kosten für die Anschaffung der Transportgefäße bei der Binnenschiffahrt erheblich geringer sind, als bei der Eisenbahn. Die Kahnbeschaffungskosten sind nur ein Drittel der Wagenbeschaffungskosten der Eisenbahn bei gleichem Ladegewicht.

Ist also bei den natürlichen Wasserstraßen von einer Ueberlegenheit gegen die Eisenbahn in Bezug auf Billigkeit zu sprechen, so ändert sich dieses Bild vollkommen bei der Betrachtung der Kanäle. Hier ist auch eigentlich der Kampfplatz der gegenseitigen Meinungen zu finden. Der Hauptangriffspunkt von Seiten der Eisenbahn ist vor allem die Frage der Abgaben. Die Gegner der Wasserstraßen gehen davon aus, daß die Verkehrsmittel in erster Linie als wirtschaftliche Einrichtungen zu betrachten seien und eine Deckung der Selbstkosten verlangt und durchgeführt werden müsse. Betrachtet man unter diesem Gesichtspunkte das Problem der Kanäle, so ist über die bisherige Entwicklung folgendes zu sagen:

Bei den Kanälen wurden bis zum Anfange dieses Jahrhunderts für die Deckung der Unterhaltunskosten sowie für Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten überhaupt keine Abgaben erhoben. Mit dem Beginn einer großzügigen Kanalbaupolitik mußte jedoch eine Aenderung dieses Standpunktes eintreten, da man zum Neubau von Kanälen und zu deren Unterhaltung nicht mehr lediglich den Steuerzahler heranziehen konnte. Die bereits vor dem Kriege erhobenen Abgaben für die Verkehrseinheit der Binnenschiffahrt — den Tonnenkilometer — reichten aber zur vollen Selbstkostendeckung bei Weitem nicht aus. Trotzdem wird diese geringe Abgabe — sie beträgt 0,05 Pf. pro tkm — auch heute noch bei der Ertragsberechnung neu zu erbauender Kanäle zugrunde gelegt, obwohl die Baukosten für den Kanal um ein Vielfaches gestiegen sind. Während Rathenau und Cauer im Jahre 1909 die Kosten[6]) eines Kanals pro km mit RM. 465 000.— bezifferten, dürften diese heute ca. 1 Million RM. betragen.

Daß die Kosten für einen Kanalbau höher sind als die der Eisenbahn erklärt sich daraus, daß ein bedeutend breiterer Geländestreifen durch den Bau in Anspruch genommen wird; ferner sind die Kosten für die Nebenanlagen (Ueber- und Unterführungen) bedeutend größer, ebenso der Umfang der Erdarbeiten. Nicht zum Wenigsten werden durch den Kanalbau die örtlichen wirtschaftlichen Verhältnisse viel schwerer getroffen, als durch den Bau einer Eisenbahn,

[6]) Massengüterbahnen. Dr. W. Rathenau u. Prof. Cauer. Berlin 1909.

infolgedessen ist ein größerer Aufwand an Ausgleichs- und Hilfsmaßnahmen notwendig. In manchen Fällen ist auch das Kanalprojekt genötigt, größere Umwege als die Eisenbahn zu machen. Diese Abhängigkeit von der geographischen Lage ergibt also eine weitere Verteuerung. Laut Angabe obiger Autoren ist die Mitellandkanalstrecke Bevergern—Hannover—Elbe 430 km lang, während die korrespondierende Eisenbahnstrecke nur eine Länge von ca. 360 km hat.

Diese Tatsachen zeigen also, daß der Betrieb auf einem Kanal ungleich teurer sein müßte, als er es in Wirklichkeit ist. Wenn nun aber die Kanalfrachten tatsächlich niedriger sind als die Eisenbahnfrachten, so hat dies darin seinen Grund, daß die Kanalfrachten nur die reinen Beförderungskosten einschließlich der Gebühren für Be- und Entladung darstellen. Die Eisenbahntarife dagegen enthalten nicht nur die Beförderungskosten, sondern auch die Kosten für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, der Unterhaltung und Ausbesserung des Unterbaues der Gebäude und der Betriebsmittel. Bei einem Vergleiche zwischen den Beförderungskosten der Wasserstraße und der Eisenbahn müsse, — so sagen die Vertreter der Reichsbahn — der ersteren die Zinsen des Anlagekapitals, die Kosten der Unterhaltung und Abschreibungen, ferner die unmittelbaren Beförderungskosten (Löhne der Schiffer usw.) hinzugerechnet werden. Nur durch eine Zusammenfassung aller dieser Faktoren ist es möglich, einwandfrei die richtigen Gesamtkosten der Kanalschiffahrt festzustellen. Erst wenn dann noch die Kanäle 15 % unter den Eisenbahnfrachten blieben, solle der Wasserweg gewählt werden.

Unter Berücksichtigung der obigen Gesamtkostenrechnung ergibt sich allerdings ein sehr ungünstiges Bild für die Kanalschiffahrt, umsomehr als die Eisenbahn durch den Staffeltarif, welcher Transporte auf weite Entfernungen erheblich begünstigt, ferner durch eine Reihe von Ausnahmetarifen — man denke nur an den in jüngster Zeit herausgegebenen Ausnahmetarif Oberschlesien—Berlin — anfängt, in das ureigenste Gebiet der Binnenschiffahrt, Transport auf weite Entfernungen, einzudringen.

Die Verkehrsabgaben und sonstigen Einnahmen im Jahre 1924 erwiesen, daß von 19 Wasserstraßen nur 4 Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben aufwiesen, während es zu einer Deckung gar der Selbstkosten bei keinem Kanal gekommen ist.

Die Reichsbahn hat unter Bezugnahme auf die Gesamtkostenrechnung in ihrer Denkschrift [7]) eine Kostenrechnung des geplanten Hansakanals aufgestellt, deren Ergebnis für den Kanal alles andere als günstig ist.

---

[7]) Reichsbahn und Wasserstraßen Jan. 1927.

Der Hansakanal soll als hauptsächlicher Transportweg der Ruhrkohle nach der Küste dienen, um ein Gegengewicht gegen den überaus starken Einfluß der englischen Kohle an der deutschen Nordseeküste bilden zu können.

„Die deutsche Wirtschaft muß in die Lage versetzt werden, zum mindesten unter den gleichen Bedingungen ihre Erzeugnisse im deutschen Küstengebiet abzusetzen, wie die fremde Industrie.“ [8])

Der Grund für die starke englische Kohleneinfuhr

(1925: 2 099 361 t
1926: 828 628 t Streikjahr
1927: 2 403 361 t)

wird in den ungünstigen Transportverhältnissen zwischen Ruhr und Nordseeküste gesucht.

Für die Ruhrkohle hat jedoch die Reichsbahn den sogenannten Küstentarif 6 e eingeführt, der eine wesentliche Verbilligung des Transportes bewirkte, sodaß die Fracht von Gelsenkirchen nach Hamburg pro Tonne 8.20 RM. beträgt. Demgegenüber stellt sich die Wasserfracht unter Annahme einer Schiffahrtsabgabe von RM. 2.— auf den Hansakanal wie folgt: [8a])

	RM.
Schiffsfracht Gelsenkirchen—Hamburg	4.06
Schifffahrtsabgabe für die bestehende Strecke von Gelsenkirchen bis zur Abzweigung des Hansakanals	0.79
Nebenkosten (Versicherung, Zechenvorfracht und Umschlag) .	0.45
Schiffahrtsabgabe auf dem Hansakanal	2.00
Da, wie oben erwähnt, der Wasserweg erfahrungsgemäß nur dann gewählt wird, wenn er 15 % billiger als der Eisenbahnweg ist, so können bei diesem Vergleich noch 15 % . zugeschlagen werden.	1.10
Es ergibt sich die Summe von	8.40

pro t, sodaß aus dieser Rechnung hervorgeht, daß die Eisenbahn bereits jetzt billiger ist, als es der Kanal seinerzeit werden kann, abgesehen davon, daß durch die bereits im Anfang erwähnten Fortschritte auf technischem Gebiete (Anwendung der Großraumwagen) die Eisenbahn in nicht allzulanger Zeit in der Lage sein wird, den Tarif noch weiter zu senken.

Die Befürworter des Hansakanals haben in derselben Denkschrift diese Berechnungen der Reichsbahn zurückgewiesen, indem sie in einer Gegenrechnung den Wasserweg als mit über 3.00 RM. billiger herausrechneten. Ebenso ergeben sich bei dem, besonders für

[8]) Drees in Rhein und Ruhr Jahrg. IX N. 29.

[8a]) Denkschrift der Reichsbahn.

Schlesien wichtigen Klodnitz-Kanalprojekt in den Berechnungen der Befürworter dieses Planes wesentlich billigere Frachten zu Wasser als per Eisenbahn. So glauben diese, daß nach Ausbau des Großschiffahrtsweges sich eine Verbilligung der Kohlenfracht auf dem Wege Gleiwitz—Cosel—Berlin von ca. RM. 1.43 pro t erreichen lassen werde, sodaß die Gesamtfracht von Gleiwitz nach Berlin RM. 8.27 betragen würde. Betrachtet man dagegen den neuen Ausnahmetarif der Reichsbahn, so ergibt sich eine Kohlenfracht Oberschlesien—Berlin von RM. 10.30 pro t, also Verbilligung von ca. RM. 2.00 durch den Wasserweg.

Berücksichtigt man jedoch die mannigfachen Vorteile der Eisenbahn in Bezug auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit usw. so ergibt sich nur eine knappe Ueberlegenheit der Wasserstraße über die Eisenbahn.

Die vorstehenden Kostenanschläge zeigen deutlich die Gegensätze auf diesem Gebiete. Von beiden Seiten, Eisenbahn und Binnenschiffahrt werden für einzelne Projekte Kostenaufstellungen gemacht, die in ihren gegensätzlichen Resultaten beweisen, daß die beiden Gegner von ganz verschiedenen Gesichtspunkten ausgehen müssen. Momente, wie Leistungsfähigkeit einer Eisenbahn und Verkehrsleistung eines zukünftigen Kanals können somit verschiedenen Augen angesehen werden. Stellen die Kanalfreunde die zukünftige Leistung und den zu erwartenden Verkehr wie z. B. beim Hansakanal in Anrechnung, so ist diese Berechnung zumindestens sehr optimistisch aufgestellt; ebenso stellt natürlich die Eisenbahn ihr Wirken so günstig wie möglich dar.

Es ergibt sich also aus diesen ganzen Betrachtungen letztlich die Tatsache, daß sich hier zwei Gegner mit Ansichten gegenüber stehen, deren Richtigkeit weder für die eine noch für die andere genau nachzuweisen ist, da es sich größtenteils um Schätzungen handelt. Bei den bestehenden Wasserstraßen wird man jedoch nicht um die Tatsache herumkommen, daß eben, wie oben erwähnt, von 19 Wasserstraßen keine einzige in der Lage gewesen ist, ihre Selbstkosten zu decken.

Die Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums *), die merklich von Seiten der Kanalfreunde beeinflußt ist, versucht diesen Streitfragenkomplex auf eine andere Weise zu lösen, die zunächst etwas Bestechendes an sich hat, und deren Resultat für die Binnenschiffahrt äußerst günstig aussieht.

Sie geht von der bereits angeführten Tatsache aus, daß das Wasserstraßennetz Deutschlands zum größten Teil — ca. 8 000 km

*) Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik. Februar 1929.

— aus den natürlichen Wasserstraßen besteht, während die Kanäle nur einen geringen Teil ausmachen.

Da man zum Vergleich zwischen den Kosten der Eisenbahn und der Wasserstraße nicht irgend einen ungünstigen Kanal einer frequentierten Eisenbahnstrecke gegenüberstellen könne, so sei es das Beste, wenn man in Bezug auf die Kosten beide Verkehrsmittel als geschlossene Systeme gegenüberstellte. Nach den Berechnungen der Denkschrift belaufen sich die Kosten für die Bereitstellung der Fahrstraße pro tkm

bei der Eisenbahn . . . . 0.90—100 Pf.
bei der Wasserstraße . . . . . 0.15 Pf.

Die Denkschrift kommt also zu dem überraschenden Ergebnis, daß die laufenden Kosten für die Bereithaltung und den Betrieb der Fahrstraße bei der Eisenbahn auf tkm umgerechnet, einen mehr als sechsfachen Betrag erfordern als auf der Wasserstraße.

Dieser Berechnung wird aber aufs Schärfste entgegengehalten werden können, daß die Schiffahrtsabgabe nur 0,05 pro tkm beträgt, sodaß nicht weniger als 0,10 Pf. pro tkm aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden müssen. Wenn auch dieser Zuschuß nicht allzu hoch ist, beweist er doch schlagend die Notwendigkeit eines Zuschusses und damit die Unfähigkeit der Wasserstraße, ihre Selbstkosten zu decken. Außerdem ist sehr viel gegen eine derartige Gesamtberechnung der Selbstkosten und der Rentabilität einzuwenden; denn letzten Endes handelt es sich bei den Kanalprojekten um für die Wirtschaft — besonders die anliegende — sehr wichtige Einzelfälle, die genau gegenüber dem, was die Eisenbahn auf der gleichen Strecke zu leisten imstande ist, abzuwägen sind. Gerade in der heutigen wirtschaftlichen schweren Zeit ist es mehr als je notwendig, die Gesamtbilanz der Binnenschiffahrt sowie des gesamten Verkehrswesens nicht mit der Anlage unwirtschaftlicher Strecken zu belasten. Im übrigen wäre es eine Verschleierung der Tatsachen, wenn man die enormen Kanalbaukosten auf das gesamte Wasserstraßennetz — von welchem allein fünf Sechstel aus natürlichen Schiffahrtswegen besteht — umlegen und daraus die Billigkeit und Rentabilität des Kanals beweisen will. In der Privatwirtschaft hieße das, mit Hilfe eines Lotteriegewinnes die Rentabilität eines Betriebes herauszurechnen.

Zieht man das Fazit über das Problem der Billigkeit, so ist aus den vielfachen Streitpunkten folgendes herauszulesen:

Die natürlichen Wasserstraßen, die den größten Teil des Wasserstraßennetzes ausmachen, stehen in Bezug auf Billigkeit und Rentabilität über der Eisenbahn; dagegen erweisen die Tatsachen, daß die bestehenden Kanäle nicht in der Lage sind, ihre Selbstkosten zu decken. Wenn trotzdem auf ihnen die Frachtkosten billiger

sind, als auf der entsprechenden Eisenbahn, so geht das auf Kosten der Allgemeinheit; würden die bestehenden Kanäle für ihre Gesamtkosten aufkommen müssen, so würden sie nicht billiger sein als die Eisenbahn, die jedoch noch eine große Menge von anderen Vorteilen für sich hat.

Der Punkt, in welchem aber die größten Meinungsverschiedenheiten herrschen, sind die neuen Kanalprojekte. Hier gehen eben die Ansichten sehr auseinander, weil die Voranschläge für diese neuen Kanäle von ihren Gegnern sehr pessimistisch, von ihren Befürwortern sehr optimistisch dargestellt werden. Das wesentliche Streitmoment in diesen Projekten ist stets die Veranschlagung der zu erwartenden Verkehrsmengen auf dem Kanal, die bei den Kosten- und Rentabilitätsberechnungen die ausschlaggebende Rolle spielen.

Was also bei dem ganzen Problem der Billigkeit bei Binnenschiffahrt oder Eisenbahn das Wichtigste ist, ist die strenge Unterscheidung zwischen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen. Der Kampf dreht sich in erster Linie um den Gegensatz zwischen Eisenbahn und Kanälen, während die von der Natur geschaffenen Ströme für diesen Streit wohl kaum einen Angriffspunkt bieten.

c.

Die Entlastung der Eisenbahn durch die Binnenschiffahrt.

Betrachtet man nun die Ansichten über ein weiteres Streitproblem, welches auf das von Seiten der Wasserstraßenfreunde geprägte Schlagwort von der „Entlastung der Eisenbahn durch die Binnenschiffahrt" zurückzuführen ist, so ergeben sich auch hier eine Reihe von verschiedenen Ansichten.

Die Meinungen der Wasserstraßenfreunde gehen aus von der Tatsache, daß im Kriege, als die Eisenbahn in erster Linie den militärischen Zwecken dienen mußte, die Binnenschiffahrt ein bedeutender Faktor in der Entlastung der damals sehr beanspruchten Eisenbahn gewesen ist. Die gleiche Rolle hat die Binnenschiffahrt bei Ende des Krieges, während der Reparationslieferungen und besonders erst kürzlich beim englischen Bergarbeiterstreik gespielt.

Ein deutlicher Beweis dafür sind die statistischen Angaben, die eine erhebliche Zunahme des Kohlenverkehrs auf den Wasserstraßen zeigen und eine Höchstanspannung der Eisenbahnen für die Zeit des letztgenannten Ereignisses, sodaß sich bei Nichtvorhandensein einer Wasserstraße eine untragbare Ueberlastung der Eisenbahn eingestellt hätte. Da im übrigen die Eisenbahn dem immer mehr ansteigenden Massengüterverkehr nicht gewachsen ist, so müsse sie deshalb entlastet werden.

Die Eisenbahnfreunde gehen in ihrem Gegenbeweis, in welchem sie die Unnotwendigkeit einer Entlastung der Eisenbahn zeigen wollen, von der einfachen Naturtatsache aus, daß sich die Binnenschiffahrt in einer äußersten Abhängigkeit von Wettereinflüssen befindet. So sind die Wasserstraßen im Winter bei Frost, im Sommer bei Trockenheit und da nachts ein Verkehr nicht durchgeführt werden kann, auch dann völlig lahmgelegt. Neben dieser Abhängigkeit von klimatischen ergibt sich — wie bereits erwähnt — auch eine solche von geographischen Verhältnissen.

Aus diesem, zeitweisen, oft ganz überraschend eintretenden Stilliegen ergibt sich für die Reichsbahn die Notwendigkeit, in diesen wohl jedes Jahr mehr oder weniger eintretenden Zeiten den infolge des Ausfalls der Wasserwege gesteigerten Betriebsanforderungen von Seiten der Wirtschaft zu genügen und für diese Zeit so gerüstet zu sein, als ob überhaupt keine Wasserstraßen vorhanden wären. Das erste Vierteljahr 1929 machte z. B. den Verkehr auf dem Dortmund—Ems-, Rhein—Herne-Kanal und auf dem Rhein selbst in der Zeit von Anfang Januar bis Mitte März undurchführbar. In dieser Zeit bewies die Reichsbahn, daß sie den größten Teil der Wasserfrachten übernehmen kann. Die enorme Beanspruchung zeitigte allerdings Wagenstellungsschwierigkeiten. Man half sich aber sehr schnell durch Erhöhung des Standgeldes, sodaß die Entlader gezwungen waren, die Wagen schnellstens zu entleeren und der Reichsbahn wieder zur Verfügung zu stellen.

Die Reichsbahn ist also der Ansicht, daß sie die Leistungsfähigkeit ihrer Anlagen und Verkehrsmittel — ganz besonders bei den Strecken, welche einer Wasserstraße parallel laufen — auf der gleichen Höhe halten müsse, wie sie beim Fehlen eines Wasserweges notwendig wäre. Die Ueberlastung der Eisenbahn bei den Reparationslieferungen und beim englischen Bergarbeiterstreik und die Notwendigkeit einer Entlastung in solchen Fällen weist die Reichsbahn mit dem Argument zurück, daß sie bei Nichtvorhandensein des Wasserweges von sich aus für eine Anlage gesorgt hätte und hätte sorgen müssen; lediglich durch das zeitweilige Versagen der Wasserstraßen werde in ihren Verkehr das Moment der Unregelmäßigkeit gebracht. Für die Eisenbahn würde es leichter sein, einen stetig und regelmäßig fließenden Verkehr zu bewältigen, als einer durch den Ausfall der Binnenschiffahrt zu Zeiten des Frostes oder der Trockenheit steil ansteigenden Verkehrsbelastung gerecht zu werden. Von einer Entlastung der Güterbahnhöfe sei noch weniger die Rede, da ja der größte Teil des Wasserverkehrs durch die Reichsbahn weitergeleitet wird.

Letzten Endes streitet die Reichsbahn überhaupt die Tatsache einer Ueberlastung mit dem Argument ab, daß der Gesamtgüter-

verkehr auf der Eisenbahn gegenüber dem von 1913 nur noch 75 % betrage, und daß durch die Forschritte der Technik die Leistungsfähigkeit der Reichsbahn erheblich höher liege als 1913.

Gegenüber diesen Argumenten gegen eine notwendige Entlastung der Eisenbahn durch die Binnenschiffahrt haben die Wasserstraßenfreunde nun einen sehr schweren Stand. Insbesondere müssen sie zugeben, daß durch das erwähnte Versagen der Binnenschiffahrt die Eisenbahn gezwungen ist, ausgleichende Dispositionen zu treffen. Sie glauben aber, daß durch das regelmäßig jedes Jahr eintretende Stilliegen der Binnenschiffahrt die Möglichkeit gegeben ist, von vornherein entsprechende Maßnahmen zu treffen, die eben deswegen, weil sie voraussehbar sind, keinen nennenswerten volkswirtschaftlichen Schaden anrichten können. Ferner bringt ein Vergleich der Hauptfrequenzzeiten beider Verkehrsmittel das überraschende Ergebnis, daß die Beanspruchung der Eisenbahnen gerade in den Monaten, in welchen gewöhnlich die Binnenschiffahrt durch den Frost lahmgelegt ist — Dezember bis März — am geringsten ist, von einer stärkeren Inanspruchnahme nur in geringem Maße die Rede sein kann. Die Hauptverkehrszeit beider Transportwege fällt in die Zeit der Ernte, also in den Herbst.

Geben also die Freunde der Binnenschiffahrt die Tatsache des zeitweisen Versagens der Wasserwege und die Notwendigkeit eines verstärkten Eintretens der Eisenbahn ohne weiteres zu, so sind sie doch der Ansicht, daß dieser Ausfall nicht so schwerwiegend sei, da er erstens periodisch, also voraussehbar, und zweitens in einer Zeit auftrete, in welcher eo ipso die Frequenz des Güterverkehrs am geringsten sei.

III.

Eisenbahn und Binnenschiffahrt oder Eisenbahn oder Binnenschiffahrt.

Nachdem nun in den obigen Kapiteln die Ansichten in Bezug auf die einzelnen Fragen der Leistungsfähigkeit erörtert worden sind, sollen nun im Folgenden die beiden Verkehrsmittel in ihrer Gesamtheit in Verkehrssystem und Wirtschaft gegenübergestellt werden. Gerade in jüngster Zeit sind anläßlich der Etatberatungen des Reichstages die verschiedenen Ansichten deutlich hervorgetreten und unter den Schlagworten „Eisenbahn und Binnenschiffahrt“ oder „Eisenbahn oder Binnenschiffahrt“ sind die Vorzüge und Nachteile dieser beiden Verkehrsmittel in den einzelnen Streitpunkten sowie in ihrer Gesamtheit gegeneinander gehalten worden.

Die Reichsbahn steht auf dem Standpunkte, daß in der heutigen Volkswirtschaft Deutschlands, welches gerade im Aufbau begriffen sei und eine straffe Zusammenfassung seiner Kräfte auf allen Gebieten betreiben müsse, in erster Linie bei der Frage „Kanäle oder Eisenbahn" von dem wirtschaftlichen Prinzip ausgegangen werden müsse. Aus diesem Grunde sei es ein Unding, daß immer mehr neue Kanalpläne auftauchen, obgleich in der Reichsbahn ein Verkehrsmittel vorhanden sei, welches allen Anforderungen genügen könne.

Die Genehmigung der einzelnen Kanalpläne hat nur zur Folge, daß immer weiter Forderungen auf diesem Gebiet gestellt werden. So hat z. B. der Bau des Mittellandkanales in Schlesien eine große Beunruhigung hervorgerufen. Mit großer Sorge sehen die Kohlenreviere in Ober- und Niederschlesien der Vollendung des Kanals entgegen, da ihnen durch die Ruhrkohle in ihrem Hauptabsatzorte Berlin der Boden streitig gemacht werden wird. Die Ruhrkohle gelangt dann nämlich zu wesentlich billigeren Preisen nach Berlin als die oberschlesische. Die unausbleibliche Folge ist die, daß Ober- und Niederschlesien Ausgleichsforderungen stellen und Genehmigung ihrer Kanalpläne verlangen.

Ebenso wie in diesem Beispiel haben auch im übrigen Reich die Kanalbauten stets neue Forderungen von Seiten der Gegenden im Gefolge, die sich durch die Begünstigung eines anderen Landesteiles zurückgesetzt fühlen. Bei den Etatsberatungen 1927 28 forderte der Abgeordnete Lejeune-Jung dringend die Schaffung eines großen einheitlichen Verkehrsplanes für den Osten, um die Schäden des Mittellandkanales auszugleichen und den Ostprovinzen einen festen wirtschaftlichen Rückhalt zu geben [10]).

Aber nicht nur die östlichen Kohlenbezirke, sondern sogar auch die mitteldeutschen Braunkohlenreviere befürchteten durch den Ausbau des Mittellandkanales die Abnahme des Absatzes zu Gunsten der Ruhrkohle. Außerdem ergaben sich Ausgleichsforderungen derjenigen Braunkohlenbergwerke, die nicht so günstig wir ihre Konkurrenz am Kanal lagen.

Geht man jedoch kurz auf die Auswirkung des Mittellandkanals auf das mitteldeutsche Braunkohlenrevier ein, so wird man feststellen können, daß die besseren Braunkohlenqualitäten, insbesondere Briketts, die Konkurrenz der Steinkohle oft nicht einmal im Steinkohlenrevier zu fürchten haben.

[11]) Der Versand von Mitteldeutschland nach der Provinz Han-

[10]) Reichstagsbericht in der Breslauer Zeitung. 25. III. 1927.

[11]) Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1920 Heft 1.

nover einschließlich Oldenburg, Braunschweig, Schaumburg-Lippe in Rohbraunkohle ist zwar von

1899: 259 000 t auf **1928:** 174 000 t

zurückgegangen, dafür ist aber die Versendung der qualifizierten Braunkohlenbriketts von

1899: 87 000 t auf **1928:** 872 000 t,

also auf das Zehnfache gestiegen. Dabei muß berücksichtigt werden, daß die angegebene Menge Briketts einer viel größeren Menge Rohbraunkohle in ungepreßtem Zustand entspricht.

Nun ist allerdings damit noch lange nicht bewiesen, daß mit Beendigung des Mittellandkanals diese Steigerung fortdauern werde, wenn sie nicht gar überhaupt unbeeinflußt durch das Kanalproblem lediglich durch die wachsende Beliebtheit der Briketts als Hausbrandmittel entstanden ist. Im Allgemeinen wird es sich jedoch nicht leugnen lassen, daß der Bau eines Kanals gewisse Wirtschaftsverschiebungen zur Folge hat, da oftmals erhebliche Veränderungen der Standortsbedingungen eintreten.

Werden die Ausgleichsforderungen auch nicht gleich in dem Bau neuer Kanäle verlangt, so machen sich bereits jetzt, wo der Mittellandkanal noch nicht vollendet ist, Stimmen geltend, die eine Hilfe in Form von Tarifermäßigungen durch die Reichsbahn fordern. Diese steht diesen Forderungen erwartungsgemäß ablehnend gegenüber; denn durch den Bau neuer Wasserstraßen erleidet die Reichsbahn ja einen Verlust an Verkehr und die Möglichkeit einer Frachtensenkung rückt umso weiter, je mehr Verkehr der Reichsbahn durch die Wasserstraße entzogen wird.

Man hat demgegenüber erwidert, daß die Eisenbahn, auch wenn sie für Reparationszwecke höchst belastet sei, nicht beanspruchen dürfe, konkurrenzlos sich an der deutschen Wirtschaft schadlos zu halten und den Neubau konkurrierender Wasserstraßen verhindern zu können.

Die Eisenbahnfreunde sagen jedoch, daß sie sich gegen den Neubau konkurrierender Wasserstraßen nicht einsetzen werden, wenn dieser wirtschaftlich gerechtfertigt sei. Darunter sei jedoch nicht nur zu verstehen, daß daß das in einen Kanal investierte Kapital aus den Benutzungsgebühren verzinst werden kann, sondern es müsse dabei noch die Entwertung des seinerzeit in die konkurrierende Eisenbahn gesteckten Kapitals in Rechnung gestellt werden. Sie würde dadurch entstehen, daß eben durch den Kanal die Eisenbahn nicht mehr in demselben Umfange zum Gütertransport herangezogen werden würde wie vorher. Der Schaden, den die Eisenbahn dadurch erleidet, trifft indirekt insofern die Volkswirtschaft, als die Reichsbahn wegen der drückenden Reparationslasten gezwungen

ist, sich in der übrigen Wirtschaft, die durch einen Kanal nicht begünstigt wird und in der die Konkurrenz der Wasserstraße und sonstiger Beförderungsmittel nicht vorhanden ist, dadurch schadlos zu halten, daß sie die Tarife erhöht.

Ein anderes Moment, welches gegen den volkswirtschaftlichen Nutzen der Binnenschiffahrt angeführt wird, ist begründet durch die schon oben erwähnte Internationalisierung deutscher Flüsse und die damit verbundene Ueberfremdungsgefahr der Binnenschiffahrt besonders auf dem Rhein.

Die Statistik weist einen Rückgang des deutschen Anteils an der Rheintonnage auf 40 — 50 % des Vorkriegsstandes aus.

Der Anteil der Ausländer am Gesamtrheinverkehr war:

1913: 28 **1924:** 47,8 **1925:** 46,6 **1926:** 50,4 **1928:** 50,5 %

Es zeigt sich also eine gewaltige Steigerung des ausländischen Anteils; besonders ist Holland hier in den Vordergrund getreten. Die Kredite, welche die Binnenschiffahrt in den jüngsten wirtschaftlich sehr schlechten Zeiten aufnehmen mußte, wurden ihr am günstigsten von Holland angeboten, in erster Linie in Bezug auf eine längere Zielgewährung. Deswegen werden die holländischen Werften bevorzugt, sodaß die deutschen Binnenschiffswerften wenig oder keine Beschäftigung haben. Infolge der Schiffsbeleihungen ist ein großer Teil Schiffe, die unter deutscher Flagge segeln, tatsächlich in holländischen Händen. Infolge der günstigeren Existenzbedingungen (keine hohe Belastung mit Steuern, sozialen Abgaben, Arbeitszeitregelung) können die ausländischen Gesellschaften zu niedrigeren Frachten fahren und die deutsche Konkurrenz ausschalten. Es kommt daher nicht selten vor, daß aus steuerlichen Rücksichten und wegen besserer Versicherungsabschlüsse der Gesellschaftssitz deutscher Unternehmungen nach dem Auslande verlegt wird. Auf diese Weise gehen dem deutschen Volksvermögen ungeheure Werte verloren.

Die verschiedenen Meinungen, die nun über die Rolle, welche die Binnenschiffahrt im Gegensatz zur Eisenbahn in der Wirtschaft spielen müsse oder dürfe, so auseinandergehen, werden vervollständigt durch eine Gruppe, welche die gesamte Angelegenheit „Wasserstraßen — Eisenbahn“ von einem anderen Gesichtspunkte aus betrachtet. Sie geht davon aus, daß es nicht richtig sei, die Wasserstraßen lediglich als Problem des Verkehrs aufzufassen und aus diesem Grunde die scharfe Polemik gegen den Neubau von Kanälen zu führen, sondern der Verkehr bedeute nur ein Teilproblem der gesamten Wasserwirtschaft, die sowohl den Verkehr als auch Kraftgewinnung, Be- und Entwässerung, Hochwasserschutz usw. in sich schließe. In diesem Sinne ist der Wasserweg der Eisenbahn über-

legen; denn die Eisenbahn ist nur Verkehr, vom Wasser ist aber der Verkehr nur ein Teil [12]). Um den gewaltigen Nutzen und die Notwendigkeit des Hochwasserschutzes zu zeigen, seien nur kurz einige Angaben gemacht. Der Schaden durch Hochwasser belief sich in den Jahren 1900—1906 allein für Preußen auf jährlich im Durchschnitt 11 Millionen RM.

Die Hochfluten 1925/26 haben im Winter 1925 allein im Rheingebiet einen Schaden von 45 Millionen RM. verursacht, während im Sommer 1926 insgesamt der ungeheure Wertbetrag von ca. 165 Millionen RM. vernichtet wurde [13]).

Eine wesentliche Bedeutung hat auch der Bau von Kanälen für die Landwirtschaft, da sie eine günstige Veränderung des Grundwasserstandes herbeiführen und so bei den Bodenmeliorationen eine wichtige Rolle spielen können. Welche ungeheure Bedeutung die Kanäle in dieser Beziehung haben können, sieht man am besten in Holland, wo es durch die Anlagen künstlicher Wasserstraßen gelungen ist, neue Kulturflächen zu gewinnen. Mitbestimmend war beim Bau von Kanälen oft die Möglichkeit der Ausnutzung von Wasserkräften für die Elektrizität; besonders in jüngster Zeit hat dieses Problem der „weißen Kohle" immer mehr an Bedeutung gewonnen, umso eher, als die Ausnutzung der Wasserkräfte oft die Wirtschaftlichkeit einer Wasserstraße in bemerkenswerter Weise beeinflußt.

Zu erwähnen ist ferner die Verknüpfung der Kanalfrage mit dem Arbeitslosenproblem. Unter dem Schlagwort der „produktiven Erwerbslosenfürsorge" ist man dafür eingetreten, daß der Bau von Kanälen ein gutes Mittel sei, um der großen Erwerbslosigkeit in Deutschland wirksam abzuhelfen. Man hoffte nicht nur, unmittelbar helfen zu können, dadurch, daß Erwerbslose für die Erdarbeiten herangezogen würden, sondern auch mittelbar, da sich die Wirkung der neuen Baupläne in Aufträgen an die Industrie äußern würde, wodurch wieder die Arbeitslosigkeit in diesen Betrieben abnehmen würde. Auf diese Hoffnung baute sich auch zum erheblichen Teil die Propaganda neuer Kanalbauten in letzter Zeit auf. Die im Jahre 1931 auf fast 5 Millionen gestiegene Zahl der Arbeitslosen und die entsprechende Entwicklung in den anderen europäischen Staaten hat sogar eine internationale Regelung dieser Schwierigkeiten durch Kanalprojekte in den Vordergrund gerückt. Das internationale Arbeitsamt in Genf hat einen diesbezüglichen Plan ausgearbeitet, um durch den Bau von Verkehrsstraßen, vor allem auch

[12]) Peters im Handw. d. Staatsw. 4. Aufl. 1924.

[13]) Lingnau in der Zeitschr. f. Binnensch. 1930 Heft 3.

von Kanälen, der immer mehr wachsenden Arbeitslosigkeit zu steuern.

In Deutschland ist es infolge des von der Regierung beschlossenen Arbeitsbeschaffungsprogrammes den Befürwortern der Kanäle auch gelungen, 1928/29 ein umfangreiches Kanalbauprogramm zur Annahme zu bringen, dessen Kosten sich auf 300 Millionen RM. belaufen werden. Die Eisenbahnfreunde, die gegen eine Erweiterung der Kanalbauten plädierten, führten u. a. auch als Gegenargument an, daß die Zeiten vorüber seien, wo bei einem Kanalbau Zehntausende von Arbeitern in langen Reihen mit Karren den ausgeschachteten Erdboden fortschafften. In immer wachsendem Umfange werden jetzt auch bei den Tiefbauarbeiten Maschinen verwandt, wodurch die Anzahl der menschlichen Arbeitskräfte in hohem Maße beschränkt wird, und bei weitem nicht die Zahlen erreicht werden, welche die Kanalfreunde in ihrem Optimismus angeführt haben. Außerdem stößt man bei dieser Frage noch auf die Schwierigkeit, eine Anzahl von Arbeitslosen aus manchmal ganz anderen Berufen bei Erdarbeiten beschäftigen zu wollen, wo eben durch die Anwendung von Maschinen der Kreis der Arbeiter beschränkt sein muß. Wenn nun schon Kanäle erbaut werden, so sollen sie wenigstens mit rationellen Arbeitsmethoden erbaut werden; trotz dieser Beschränkung der Arbeiterzahl wird wohl eine günstige Wirkung auf dem Arbeitsmarkt nicht ausbleiben, da die mittelbaren Folgen, die sich in den Aufträgen an die Industrie äußern, eine nicht unerhebliche Rolle spielen.

Bei dem oben erwähnten Problem „Binnenschiffahrt **und** Eisenbahn“ oder „Binnenschiffahrt oder Eisenbahn“ sind nun zwei Fragenkomplexe streng voneinander zu scheiden. Es ist erstens die Frage „Soll das Wasserstraßennetz durch weitere Kanalbauten ausgedehnt werden?“ und zweitens „Wie können die vorhandenen Verkehrsmittel und überhaupt das gesamte Verkehrsnetz für die Bedürfnisse der Volkswirtschaft am zweckmäßigsten ausgenutzt werden?“. Das erste ist eine Zukunftsfrage, eine Frage der Baupolitik, das zweite eine Gegenwartsfrage, eine Frage der Tarifpolitik.

Es soll zunächst das Problem der Baupolitik untersucht werden.

Die Investierung großer Kapitalien in den Kanalbau hat eine andere Bedeutung in Perioden allgemeinen Wohlstandes, als in einer Zeit, in welcher wir uns befinden.

Früher sind Neubauten unter dem Gesichtspunkt betrachtet worden, daß sie zwar im Augenblick nicht rentabel seien, durch die sich ständig ausbreitende Wirtschaft aber volkswirtschaftlich rentabel würden.

Verkehrspolitik bedeutet aber zum größten Teil Wahrscheinlichkeitspolitik, Spekulation im guten Sinne des Wortes; eine Tatsache, welche wir ja oben bei den Voranschlägen für die einzelnen neuen Kanalprojekte kennengelernt haben. Dieser Wahrscheinlichkeitsrechnung kommt aber umso größere Bedeutung zu, je unsicherer und unübersehbarer die Grundlagen der wirtschaftlichen Entwicklung sind. Die augenblickliche Lage Deutschlands bringt es mit sich, daß die Schätzungen seiner wirtschaftlichen Zukunft auf besonders unsicherem Boden stehen, denn diese Entwicklung hängt zum großen Teil von Faktoren ab, die unserem Einfluß entzogen sind.

Es ist nun zwar übertrieben, wenn Prof. v. Beckerath auf einer der letzten Tagungen der Liszt-Gesellschaft ausführt, daß „der Neubau von Kanälen ein wirtschaftliches Verbrechen" sei, jedoch ist unbedingt zu fordern, daß bei einem eventuellen Neubau von Kanälen erstens nur in den allerdringendsten Fällen an ihre Ausführung gegangen werden darf und auch dann nur, wenn eine gewisse Rentabilität — und zwar in privatwirtschaftlichem Sinne — herausschaut. Wenn auch der Standpunkt der Wasserwirtschaftler — also Berücksichtigung der segensreichen Folgen eines Kanalbaus in Bezug auf Hochwasserschutz usw. — im weitesten Maß gewürdigt werden soll, so ist doch der Zustand auf die Dauer volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt, daß, wie oben erwähnt, von 19 Wasserstraßen Deutschlands nicht eine einzige in der Lage war, ihre Selbstkosten auch nur annähernd zu decken. Es wird also bei jedem neu auftauchenden Projekt, dessen Ausführung in Erwägung gezogen wird, auf das Genaueste geprüft werden müssen, ob nach ausreichender Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Seite der Kanal in der Lage sein wird, den Zinsen- und Tilgungsdienst aufzubringen. Die Baupolitik hat also unbedingt den Richtlinien zu folgen, die ihr durch die wirtschaftliche Notlage Deutschlands gezogen worden sind.

Die andere Frage „Wie nutzen wir das Verkehrsnetz und die vorhandenen Verkehrsmittel für die Bedürfnisse der Volkswirtschaft am zweckmäßigsten aus?" weist auf das eigentliche Kampfgebiet, das Gebiet der Tarifpolitik hin; denn die Tarifpolitik ist der Ausdruck des Kampfes zwischen Eisenbahn und Wasserstraße: beide Verkehrsmittel bewerben sich in großem Umfange um den gleichen Verkehr.

Der Hauptstreit betrifft den Staffeltarif der Reichsbahn, der nach dem Kriege gegenüber dem Kilometertarif eingeführt wurde.

Er hatte zur Folge:

1. Verteuerung des Nahverkehrs,
2. Verbilligung des Verkehrs über 1000 km gegenüber 1913.

Die erste Tatsache zeigte bald ihre fühlbaren Folgen durch den Uebergang eines großen Teils des Nahverkehrs auf das Auto.

Die Folge der zweiten Tatsache ist, daß die mittlere Beförderungsweite der Eisenbahn von 1913: 128 km auf 1926: 152 km gestiegen ist, ein Zeichen also, daß es ihr durch den neuen Tarif gelungen ist, einen großen Teil des Fernverkehres an sich zu ziehen und der Domäne der Binnenschiffahrt zu entreißen.

Wiederum trifft die Verteuerung des Nahverkehrs sehr die Binnenschiffahrt, da diese ja im Umschlagverkehr auf die Eisenbahn angewiesen ist.

Der Kampf ist nun in letzter Zeit etwas ins Stocken geraten, nicht etwa, weil den beiden Gegnern die Argumente ausgegangen sind, sondern weil von außen her an beide Verkehrsinstrumente Gefahrenmomente herangetreten sind, welche sie beide in gleicher Weise bedrohen. Es ist dies die Intensivierung der Brennstoffwirtschaft, die Neugestaltung der Energiewirtschaft und die Konkurrenz der Lastkraftwagen.

Für die ersten beiden Fragen ist daran zu erinnern, daß die Kohle bei weitem das Hauptmassengut sowohl der Eisenbahn als auch der Binnenschiffahrt ist. Die Statistik weist bei der Eisenbahn ca. 40 %, bei der Binnenschiffahrt ca. 50 % des Gesamtgüterverkehrs in Kohle aus.

Wenn auch eine Auswirkung obengenannter Fortschritte (Verflüssigung der Kohle, Gasfernversorgung usw.) in allernächster Zeit nicht in der Form zu erwarten ist, daß der Umfang des Kohlentransportes in rapider Weise zurückgehen wird, so zeigt doch das Verhalten der Reichsbahn gegenüber den Plänen der Gasfernversorgung im Westen deutlich, daß sie gewillt ist, der Gefahr rechtzeitig zu begegnen.

Die Reichsbahn sucht bereits nach Kompensationen für den zu erwartenden Einnahmeausfall. Sie will dies dadurch bewerkstelligen, daß sie für jede Ferngasversorgungsleitung, die sich mit dem Eisenbahnweg kreuzt, eine Pauschalsumme für jeden Kubikmeter hindurchgehenden Gases eine Abgabe fordert.

Wir finden hier also eine Verquickung der Durchleitungsfrage, die ja rein wegerechtlicher Natur ist, mit der Frage der Umsatzbeteiligung der Reichsbahn. Allerdings ist die technische Frage noch gar nicht entschieden, ob zentralisierte Gaserzeugung und Leitungsversorgung fern gelegener Orte billiger ist, als der Transport der Kohle zu den dislozierten Gaserzeugungsanstalten; von verschiedenen Seiten wird diese Möglichkeit verneint.

Die Verwertung der Kohleverflüssigung ist noch in weitem Feld.

Besonders bemerkenswert für die weitere Entwicklung ist aber vor allem die Zentralisation der Elektrizitätswirtschaft, die besonders in Bayern zu einer fortschreitenden Elektrifizierung der

Bahnen durch eine weitgehende Versorgung des Landes mit Strom geführt hat.

Diese Probleme der Energiewirtschaft treffen beide Verkehrsmittel, Binnenschiffahrt und Reichsbahn, gleich empfindlich. Der Eisenbahn ist jedoch in den letzten Jahren im Lastkraftwagen eine ganz besonders starke Konkurrenz entstanden. Die kurzsichtige Tarifpolitik der Reichsbahn, welche auf langen und parallelen Strekken die Konkurrenz der Binnenschiffahrt mittels unterbietender Preise zu beseitigen hoffte, hatte das Gebiet der kürzeren Strecken vollständig vernachlässigt und versuchte hier durch Tariferhöhungen die durch die Unterbietungen entstehenden Verluste wieder einzuholen. Diese Taktik rief aber den Lastkraftwagen auf den Plan, der sich bald nicht nur der kürzeren, sondern auch der weitesten Strecken bemächtigte, sodaß Deutschland heute von einem weitverzweigten Lastwagennetz durchzogen ist.

Die großen Markenartikelfirmen — insbesondere Zigarettenfabriken —, Warenhäuser, Kettlädenbetriebe, Fabriken versorgen ihre Filialen, Zweigstellen, Anschlußhäuser und sonstigen Abnehmer von einer Zentrale aus regelmäßig mittels der Ueberlandwagen mit den Waren. Die Verteilung ist rascher und billiger und gestattet eine völlige Anpassung an das Versandsystem der betr. Firma; zum größten Teil bestehen feste Fahrpläne.

Diese von außen drohenden Gefahren haben, was kaum zu verwundern ist, zur Folge, daß in letzter Zeit vieles über eine etwaige Synthese von Eisenbahn und Binnenschiffahrt gesprochen und geschrieben worden ist. Man spricht von einer vernünftigen Begrenzung des Gegeneinanderarbeitens im Wettbewerb und von einer richtigen Form des Ineinandergreifens von Eisenbahn und Binnenschiffahrt als gemeinschaftlicher Diener unserer Gesamtwirtschaft; ähnlich wie beim scharfen Konkurrenzkampf in kaufmännischen und industriellen Unternehmungen das Bedürfnis nach einem Zusammenschluß in der Bildung von Kartellen eine Befriedigung gefunden hat.

Einem Zusammenschluß zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt bieten sich aber nun ungleich größere Schwierigkeiten.

Auf der einen Seite haben wir es mit einem staatlichen — äußerlich in Gesellschaftsform gekleideten Unternehmen, welches Monopolcharakter trägt, zu tun, auf der andern Seite mit einer großen Zahl uneinheitlicher, rein gewerblicher Betriebe. Dazu tritt der Unterschied in der Leistung und vor allem in der Frachtpreisbildung.

Welche Ziele könnte nun ein Zusammenschluß zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt sich im Sinne einer kartellmäßigen Begrenzung des Wettbewerbes setzen?

Dreierlei kommt in Frage:
1. Eine Festsetzung der Frachtsätze.
2. Verteilung der Mengen.
3. Verkehrsleitung nach dem wirtschaftlichsten Weg.

Nach all dem bisher Gesagten werden schon bei Betrachtung der drei Punkte die Schwierigkeiten hervortreten, welche sich hier einer Einigung der Gegner entgegensetzen. Nach welchen Richtlinien sollten die Frachtsätze festgelegt werden? Angenommen, für die Binnenschiffahrt würden die Frachtsätze 15 % unter Eisenbahntarif festgesetzt werden — denn wegen der langsameren Beförderung muß ja schließlich ein Aequivalent geboten werden — so würde sich an der bisherigen Situation ja nichts ändern. Die Verlader finden in ihrem Gewinnstreben schon immer den günstigeren Weg heraus und durch Festlegung des Frachtpreises würde letzten Endes nur die Ausschaltung eines Verkehrweges sanktioniert werden. Aus der ganz verschiedenen Struktur der Frachtpreisbildung — hier freier Markt, dort starrer amtlicher Tarif — ergibt sich schon die Schwierigkeit, die entgegengesetzten Meinungen unter einen Hut zu bringen. Im übrigen müßte erst eine Einigung der Tausende von Schiffahrtsunternehmern erfolgen. Eine Preisbindung in diesem Lager hat aber Garantie für Beschäftigung zur Voraussetzung. Eine aussichtslose Sache, wenn man feststellt, daß im Jahre 1930 die Wartezeiten zwischen den einzelnen Reisen im Durchschnitt 100 bis 150 Tage betragen haben [14]).

Aehnliche Schwierigkeiten bei der Verteilung der Mengen, der größte Gegensatz aber bei der Leitung der Güter über den wirtschaftlichsten Weg. Sämtliche Argumente über Leistungsfähigkeit, Billigkeit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit würden bei jedem einzelnen Objekt wieder hervorgeholt werden und die Einigung ebensowenig erfolgen, wie sie bisher erfolgt ist.

Nimmt man jedoch einmal an, man habe sich geeinigt, daß in jenem Fall die Eisenbahn, in diesem der Kanal der wirtschaftlichste Weg sei. Das würde doch ohne Zweifel bedeuten, daß die nicht gewählte Verkehrsmöglichkeit überflüssig und abzuschaffen sei. Würde also die Einigung zu Ungunsten eines Kanals entschieden haben, so würde die Stillegung dieses Verkehrsweges die Folge sein. Damit ist jedoch die Entwertung bezw. die Vernichtung des investierten Kapitals verbunden. Da die Reichsbahn in diesem Falle den Verkehr des Kanals mit übernehmen muß, wird zur Leistungssteigerung der Bahn eine Neuinvestierung von Kapital notwendig.

Die aufgestellte Rentabilitätsrechnung müßte nun nachweisen,

---

[14]) Westdeutsche Schiffahrtszeitung 26. 3. 31. Bericht der Jahresversammlung von Jims et Just.

daß die Reichsbahn die neu investierten Kapitalien einwandfrei verzinsen kann und daß sie die Wertvernichtung der seinerzeit im Kanal investierten Kapitalien durch erhöhte Rentabilität aufheben könnte. Haben jedoch bei der Anlage des Kanals wasserwirtschaftliche Momente mitgesprochen, so kann die Eisenbahn ebensowenig einen Ersatz für den Kanal bilden, wie der Kanal den Personenverkehr der Reichsbahn übernehmen kann.

Aus diesem kurzen Ueberblick ergibt sich schon Schwierigkeit über Schwierigkeit, eine Synthese von Kanal und Bahn zu schaffen.

Ist also eine Einigung nicht möglich, so wird es sich darum handeln, festzustellen, wie sich nun beide Verkehrsmittel zueinander verhalten sollen.

Der Binnenschiffahrt ist ihr Verhalten gegenüber der Eisenbahn vorgeschrieben durch ihr Wirtschaftssystem. Der Betrieb der Binnenschiffahrt liegt in der Hauptsache in Privathänden und infolgedessen können für ihr wirtschaftliches Handeln nur privatwirtschaftliche Grundsätze in Frage kommen. Bei ihr handelt es sich also in erster Linie darum, möglichst hohe Gewinne zu erzielen. Sie muß also auch möglichst großen Verkehr an sich und von der Eisenbahn wegzuziehen versuchen.

Im Gegensatz dazu stehen die Versuche aus Binnenschiffahrtskreisen, ihrer Wirtschaftsführung allgemein volkswirtschaftlich nützliche Ziele unterzulegen. Aus oben Erwähntem ist aber zu entnehmen, daß ein privatwirtschaftliches Unternehmen allgemein volkswirtschaftliche Ziele nur insoweit verfolgen wird, als es sich dadurch eine günstige Rückwirkung auf seinen Reinertrag verspricht.

Eine besondere Berücksichtigung schwächerer Wirtschaftskräfte oder einen Betrieb volkswirtschaftlich wichtiger aber privatwirtschaftlich unrentabler (für die einzelnen Binnenschiffahrtsunternehmer) Strecken wird man kaum finden. Man wird dies auch nicht verlangen von einem Unternehmen, welches so etwas seiner ganzen Struktur nach nicht leisten kann. Die Binnenschiffahrt liegt eben in den Händen der Privatwirtschaft und unterliegt nur einem Gesetz: Erzielung höchst möglichen Gewinnes.

Aus diesen Gründen ergibt sich für die Binnenschiffahrt ein scharfer Wettbewerb mit der Eisenbahn.

Solange diese in Privathänden war (und z. B. in Amerika noch ist) mußte sie nach denselben Prinzipien der Privatwirtschaft ein scharfer Gegner für die Binnenschiffahrt sein. Als die Bahnen verstaatlicht wurden, trat eine wesentlich günstigere Stimmung gegenüber der Binnenschiffahrt ein. Die Eisenbahn schaffte Ausnahmetarife für den Umschlagverkehr und sonstige Vergünstigungen für die Binnenschiffahrt. Auch in Amerika ist nun durch das Wirken besonders Hoovers und anderer führender Persönlichkeiten

dem Ausbau der Wasserstraßen erheblich größeres Interesse entgegengebracht worden. Dies ist nicht zuletzt die Folge der notleidenden Landwirtschaft. Bisher sind über 460 Millionen Dollar für den Ausbau des Wasserstraßennetzes angegeben worden.

In der Nachkriegszeit wurde die Eisenbahn durch die Folgen des Krieges — Abtretung von Gebiet —, besonders aber durch die ungeheure Reparationsbelastung wieder in eine Abwehrkampfstellung gerückt. Eine Harmonie der Interessen ist also nicht zu erwarten und auch nicht möglich.

Der Kampf zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt wird in absehbarer Zeit kaum zu einer wesentlichen Schädigung beider Verkehrsmittel führen, was am besten durch die Statistik bewiesen wird.

Die letzten Zahlen weisen einen Güterverkehrszuwachs bei der Binnenschiffahrt von 20 %, bei der Eisenbahn von ca. 10 % aus.

Die Binnenschiffahrt hat im Jahre 1926 ungefähr ¼ des Güterverkehrs der gesamten deutschen Reichsbahn befördert. Wenn man berücksichtigt, daß die Länge des Verkehrsnetzes nur ⅕ desjenigen der Eisenbahn ausmacht, dann ist nichts besser geeignet, die klagenden Stimmen aus Binnenschiffahrtskreisen ad absurdum zu führen.

Daß es den einzelnen Binnenschiffahrtsunternehmungen wirtschaftlich nicht gut geht, liegt schließlich nicht so sehr an der Konkurrenz der Eisenbahn als an den allgemein schlechten wirtschaftlichen Umständen.

Der Kampf zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn wird also kaum ein baldiges Ende finden und zumindestens das eine für die Volkswirtschaft günstige Ergebnis haben, daß beide Transportmittel das Ziel einer möglichsten Rationalisierung ihrer Betriebe erstreben werden, um aus dem Konkurrenzkampf mit dem günstigsten Ergebnis hervorzugehen.

Literatur.

An der Oder, Breslau 1927, Nr. 23

Breslauer Neueste Nachrichten 1927, 5. 6. 11., III.

Berliner Börsenzeitung 1927, 8. 15., III.

Berliner Tageblatt 1927, 17. III., 18. XII.; 1928, 4. IV., 3. VII.

Breslauer Zeitung 1927, 25. III.

Cohn, Gustav: Nationalökonomie des Handels und Verkehrs 1888

Deutsche Allgemeine Zeitung 1927, 17. III.

Dortmunder Zeitung 1927, 16. III., 10. XII.

Der Deutsche Volkswirt Berlin 1926, Nr. 9; 10.

Elbe, Die, Jahrgang 4, Nr. 2

Frankfurter Zeitung 1927, 16. III., 21. III.; 1928, 4. I.

Handbuch der Wirtschaftskunde 1904, Band IV; Art. Lotz: Eisenbahntarife und Wasserfrachten

Handwörterbuch der Staatswissenschaften 1909, 3. Aufl.; Art. Victor Kurs und Sartorius: Binnenschiffahrt; Dito 1924, 4. Aufl.; Art. Max Peters: Binnenschiffahrt

Handbuch der Politik 1920, 3. Aufl., Bd. 4; Art. Sympher: Der Mittellandkanal; Art. Bell: Reichseisenbahnen und Verkehrseinheit; Art. O. Blum: Wettbewerb zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen

Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften 1922; Art O. Franzius: Häfen, Schiffahrtskanäle und Wasserstraßen

Industrie- und Handelszeitung 1927, 8. III., Berlin

Korrespondenzblatt des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, Jahrg. 32, Nr. 39; 40

Magazin der Wirtschaft 1926, Jahrg. 11; Art. S. 529, 644, 695, 1364, 1523, 1655, 1726; Jahrg. 12, Nr. 3

Magdeburgische Zeitung 1927, 17. III.

Jahrbuch f. d. Rhein und die anschließenden Wasserstraßen, Duisburg 1927/28

Massengüterbahnen, Dr. W. Rathenau und Prof. Cauer, Berlin 1909

Binnenschiffahrt und Eisenbahn, Denkschrift des Zentralvereins für Binnenschiffahrt 1929

Wasserstraßenjahrbuch, München 1924, 25, 26, 27
Ostdeutsche Wirtschaftszeitung V Nr. 25, 27, 46; VI Nr. 29, 32, 42, 43
Politisches Handwörterbuch 1923; Art. Zschucke: Binnenschiffahrt
Rhein, Der, Jahrg. 24, Heft 27, 30
Reichsbahn und Wasserstraßen, Denkschrift der deutschen Reichsbahngesellschaft, Januar 1927
Sax, Emil: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Berlin 1918, 22
Statistisches Jahrbuch für d. Deutsche Reich, Jahrg. 1924, 25, 26, 27
Schlesische Zeitung 1928, 4, 19, II., 14. III.
Teubert, O., Die Binnenschiffahrt, Leipzig 1912
Tägliche Rundschau 1927, 15. III.
Verkehrstechnische Woche 1926, Nr. 10, 34; 1927 Nr. 5
Verkehrstechnik, Die, 1927, Nr. 2; 1928, Nr. 11
Wasserstraßen und Eisenbahn 1926, Sonderschrift der Berliner Börsenzeitung
Wörterbuch der Volkswirtschaft, 3. Aufl. 1911; Art. v. d. Borght: Binnenschiffahrt
Wirtschaft und Statistik, Jahrg. 1923, 24, 25, 26, 27, 28, Nr. 3
Wirtschaftsdienst, Der, Hamburg, Jahrg. 11; Art. Napp-Zinn: Zur Lage der Binnenschiffahrt, Nr. 15; Art. K. Giese: Die Einwendungen gegen den Staffel-Tarif, Nr. 19
Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Jahrg. 3, Nr. 12, Essen, Nr. 6, 10, 27
Zentralblatt für Wasserbau, Jahrg. 17, Nr. 5
Zeitschrift für Volkswirtschaft und Verwaltung, Nr. 14
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 3, Nr. 3; Jahrg. 5, Nr. 1
Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1925, Jahrg. 32, H. 4, 5, 6, 7, 8; 1926, Jahrg. 33, H. 2, 3, 4, 5, 12; 1927, Jahrg. 34, H. 1, 2, 3, 4, 6, 10; 1928, Jahrg. 35, H. 1, 3, 5, 7, 8; 1929, Jahrg. 36, H. 1—12; 1930, Jahrg. 37, H. 1—12; 1931, Jahrg. 38, H. 1—3
Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik. Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums, Februar 1927

Lebenslauf.

Am 7. Dezember 1903 wurde ich, Ernst Weiß, als Sohn des Kaufmanns Arnold Weiß und seiner Ehefrau Emma geb. Tisch in Breslau geboren, besuchte die Gymnasien in Ostrowo (Posen) und Breslau und legte am Johannisgymnasium zu Breslau April 1923 die Reifeprüfung ab. Im Sommersemester 1923 bezog ich die Universität in Breslau und studierte Rechts- und Staatswissenschaften. Während meines Studiums war ich abwechselnd als Musiker, Journalist, Monteur, Reisender und Geschäftsführer tätig. Am 9. Dezember 1927 bestand ich das Diplomexamen. Nach Fertigstellung meiner Dissertation bereitete ich mich neben meiner nach Frankfurt a. M. verlegten beruflichen Tätigkeit als Zentraleinkäufer der Speier-Aktiengesellschaft zur mündlichen Prüfung vor, die ich im Februar 1929 in Breslau bestand. Tag der mündlichen Prüfung war der 26. Februar.